Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 42.

(Nr. 3814.) Allerhöchster Erlaß vom 19. Juli 1853., betreffend den Bau der Eisenbahnen von Münster über Rheine bis zur Hannoverschen Landesgrenze in der Richtung auf Lingen, sowie von Rheine nach Osnabrück.

In Folge der mit der Königlich Hannoverschen Regierung unterm 3. März 1846. und 27. Januar 1852. abgeschlossenen Staatsverträge will Ich nach Ihrem Antrage hierdurch genehmigen, daß der Bau der Eisenbahnen von Münster über Rheine bis zur Hannoverschen Landesgrenze in der Richtung auf Lingen, sowie von Rheine nach Osnabrück, den obenerwähnten Staatsverträgen entsprechend, nunmehr begonnen und die Ausführung des Baues, sowie die Leitung des Betriebes der Bahn von Münster nach Rheine, der auf Grund Meines Erlasses vom 5. November 1849. (Gesetz-Sammlung für 1849. S. 404.) eingesetzten Direktion der Westphälischen Eisenbahn übertragen werde. Zugleich bestimme Ich, daß das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Ausführung der oben bezeichneten Eisenbahnen im diesseitigen Gebiete nach dem von dem Handelsminister festzustellenden Bauplane erforderlich sind, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach Maaßgabe der in den §§. 8—19. enthaltenen Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838. (Gesetz-Sammlung für 1838. S. 505.) Anwendung finden soll.

Dieser Erlaß ist mit den oben erwähnten Staatsverträgen durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 19. Juli 1853.

Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister der auswärtigen Angelegenheiten, den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Ausgegeben zu Berlin den 17. August 1853.

(Zu Nr. 3814 a.) Vertrag zwischen Preußen und Hannover über die Anlage von Eisenbahnen von Emden nach Münster und von der Köln-Mindener Eisenbahn in der Gegend von Löhne über Osnabrück zur Königlich Niederländischen Grenze. Vom 3. März 1846.

Nachdem Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Hannover beschlossen haben, Allerhöchst Ihren Unterthanen die Vortheile einer Eisenbahnverbindung von Emden nach Münster, und von der Köln-Mindener Eisenbahn über Osnabrück nach dem Königreiche der Niederlande zu verschaffen, so sind zur Regelung der dadurch entstehenden, eine gemeinschaftliche Feststellung erfordernden Verhältnisse zu Bevollmächtigten ernannt:

von Seiner Majestät dem Könige von Preußen:

Allerhöchst Ihr Landrath Eduard von Möller;

von Seiner Majestät dem Könige von Hannover:

Allerhöchst Ihr Regierungsrath Karl Ludwig Rudolph Hoppenstedt, Mitglied des Königlich Hannoverschen Guelphen-Ordens vierter Klasse, Ritter des Königlich Preußischen Rothen Adler-Ordens dritter Klasse und des Herzoglich Braunschweigschen Ordens Heinrichs des Löwen,

welche nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Hannoversche Regierung erklären sich bereit, die Anlegung von Eisenbahnen

1) von Emden nach Münster zum unmittelbaren Anschlusse an die Bahn von da nach Hamm,
2) von der Köln-Mindener Eisenbahn in der Gegend von Löhne nach Osnabrück

innerhalb Ihrer Staatsgebiete zuzulassen und zu befördern.

Jede der beiden Regierungen soll berechtigt sein, die zu 2. bezeichnete Eisenbahn bis zu einem innerhalb ihres Gebietes belegenen Punkte der zu 1. erwähnten Bahn und von da weiter bis zur Königlich Niederländischen Grenze zum Anschlusse an eine Niederländische Eisenbahn fortzusetzen.

Sobald eine der beiden Regierungen von dieser Befugniß Gebrauch machen will, soll die andere Regierung verpflichtet sein, die Durchführung einer solchen Verbindungsbahn zwischen Osnabrück und der Niederländischen Grenze durch ihr Gebiet in möglichst gerader Linie zuzulassen und dabei innerhalb ihres Gebiets alles dasjenige zu gestatten und zu leisten, was sie rücksichtlich der

zu

zu 1. und 2. bezeichneten Bahnen innerhalb desselben zu gestatten und zu leisten übernimmt.

Die zu Nr. 1. genannte Eisenbahn wird mit dem Hafen in Emden dergestalt in Verbindung gesetzt werden, daß eine möglichst leichte Ueberladung stattfinden kann. Die Instandsetzung und Unterhaltung des Emdener Hafens wird von der Königlich Hannoverschen Regierung thunlichst befördert werden.

Artikel 2.

Es bleibt jeder der beiden Regierungen überlassen, innerhalb ihres Gebiets die Ausführung des Baues der laut Art. 1. anzulegenden Bahnen entweder selbst zu übernehmen oder Gesellschaften von Privatunternehmern zu übertragen. Im letzteren Falle sollen den konzessionirten Gesellschaften dieselben Erleichterungen zu Theil werden, welche die in den beiden Staaten bereits allgemein bestehenden oder künftig zu erlassenden Verordnungen für andere ohne Zinsgarantie des Staates unternommene Eisenbahnen einräumen. Von den solchergestalt ertheilten Konzessionen werden die hohen Regierungen sich gegenseitig Mittheilung machen.

Die Königlich Hannoversche Regierung verpflichtet sich für den Fall, daß sie die anzulegenden Eisenbahnen innerhalb ihres Gebiets nicht selbst bauen und in Betrieb nehmen sollte, den sich dazu meldenden Unternehmern mindestens dieselben Begünstigungen zu Theil werden zu lassen, welche das Königlich Preußische Gesetz über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. den Eisenbahngesellschaften gewährt.

Sobald die Ausführung einer der nach Art. 1. zu bauenden Bahnen innerhalb des Staatsgebiets einer der beiden Regierungen gesichert ist, wird die andere Regierung dafür sorgen, die Ausführung auch innerhalb ihres Staatsgebiets baldigst zu sichern, nöthigenfalls auch durch Konzessionirung desjenigen Unternehmens, durch welches der bereits gesicherte Theil der Bahn zu Stande kommt.

Artikel 3.

Die im Königlich Hannoverschen und Königlich Preußischen Gebiete belegenen Strecken der nach Art. 1. anzulegenden Eisenbahnen sollen sich dergestalt unmittelbar aneinander anschließen, daß die Transportmittel ohne Unterbrechung von der einen auf die andere Strecke übergehen können.

Behufs Sicherung dieses Zweckes werden die hohen Regierungen Bedacht darauf nehmen, daß die technische Einrichtung sowohl der beiderseitigen Bahnstrecken, als der Transportmittel nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge.

Insbesondere soll die Spurweite, in Uebereinstimmung mit der in den beiderseitigen Staatsgebieten bei anderen Eisenbahnen angenommenen, gleichmäßig 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Die speziellen Grenz-, Uebergangs- und Anschlußpunkte der beabsichtigten Eisenbahnen werden näher verabredet und festgestellt werden.

Auch werden die hohen Regierungen darauf Bedacht nehmen, zwischen den etwa nach den Staatsgebieten gesonderten Transport-Unternehmungen zweckmäßige Vereinbarungen darüber herbeizuführen, wo und auf welche Weise der Betrieb ineinandergreifen soll.

Die hohen Regierungen behalten sich vor, über die Ausführung der in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen die nähere Verabredung durch eine Kommission treffen zu lassen, deren Zusammentritt erfolgen soll, sobald der Stand der Vorarbeiten auf beiden Seiten dies gestattet.

Artikel 4.

Beide Regierungen werden dahin sehen, daß die Regelung der Fahrzeiten auf eine möglichst zweckmäßige Weise geschehe. Dieselben werden daher, sofern die Bahn durch Privatunternehmer ausgeführt wird, die entsprechende Einwirkung auf Anordnung und Aenderung des Fahrplans sich vorbehalten.

Auch wollen beide Regierungen durch nähere Verständigung zu erreichen suchen, daß wenigstens ein Mal täglich die Fahrten auf den von verschiedenen Unternehmern angelegten oder in Betrieb genommenen Eisenbahnen zwischen Emden und Elberfeld und Köln, sowie zwischen der Emden-Münsterschen Bahn und Hannover ineinandergreifen.

Artikel 5.

Die hohen Regierungen wollen zu vermitteln suchen, daß die Fahr- und Frachtpreise auf den verschiedenen Strecken einer jeden der nach Artikel 1. zu bauenden Eisenbahnen thunlichst in Uebereinstimmung gebracht werden, soweit nicht durch die Verschiedenheit der Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse ein Anderes nothwendig gemacht wird.

Artikel 6.

Es wird beiderseits Bedacht darauf genommen werden, bei den zu erlassenden Bahnpolizei-Ordnungen von möglichst übereinstimmenden Grundsätzen auszugehen.

Artikel 7.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Fahr- und Frachtpreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staats in das Gebiet des anderen Staats übergehenden Personen und Güter weder in Beziehung auf die Beförderungspreise noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus den betreffenden Staaten abgehenden oder darin verbleibenden.

Ar-

Artikel 8.

Um den Verkehr auf den nach Artikel 1. anzulegenden Eisenbahnen zu fördern, werden die beiden hohen Regierungen darauf Bedacht nehmen, die gegenseitigen Durchgangsabgaben thunlichst zu ermäßigen und hinsichtlich der Zoll- und Steuerabfertigung die größtmöglichen Erleichterungen eintreten zu lassen.

Artikel 9.

Die hohen Regierungen verpflichten sich, bei Mobilmachung und außerordentlichen Truppenbewegungen Anstalten zu treffen und resp. die Eisenbahntransport-Unternehmer dazu anzuhalten, daß für die auf den vereinbarten Eisenbahnen zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen und Militair-Effekten aller Art auch außerordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militairverwaltungen der kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- oder eigener Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahntransport-Unternehmer außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein mäßiges Bahngeld gewährt.

Findet die Benutzung der Transportwagen der Eisenbahntransport-Unternehmer statt, so wird dafür eine billige Vergütung geleistet.

Auch wollen die hohen kontrahirenden Regierungen darauf hinwirken, daß von den Eisenbahntransport-Unternehmern eine Anzahl von Transportfahrzeugen so eingerichtet werde, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnisse, sowie Militair-Effekten jeglicher Art, soll kein Unterschied zwischen den resp. Regierungen gemacht werden.

Die den resp. Regierungen eigenthümlich gehörigen Militair-Effekten, welche auf der Eisenbahn befördert werden sollen, bleiben von der Entrichtung der Durchgangsabgaben befreit. Dergleichen Transporte müssen jedoch zu dem Behufe entweder unter militairischer Begleitung gehen, oder mit einem Passe der absendenden Militairbehörden versehen sein.

Artikel 10.

Ueber das Verhältniß der beabsichtigten Eisenbahnanlagen im Gebiete des einen Staats zu der Postverwaltung des anderen Staats wird eine besondere Vereinbarung getroffen werden.

Jede der beiden Regierungen verspricht bei dieser Vereinbarung von gleichen billigen Grundsätzen sich leiten zu lassen, wie sie in Beziehung auf andere aus-

auswärtige Eisenbahnen von ihr im Interesse ihrer Postverwaltung zur Anwendung gebracht werden.

Artikel 11.

Die hohen Regierungen wollen ein besonderes wachsames Auge darauf haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden, sowie überhaupt in den in der Nähe der Eisenbahn belegenen Orten, weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 12.

Es wird der gegenwärtige Vertrag den hohen Regierungen alsbald zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden spätestens binnen sechs Wochen vorgenommen werden.

Dessen zur Urkunde ist der gegenwärtige Vertrag von den gegenseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Hannover, den 3. März 1846.

Eduard v. Möller. (L. S.)

Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt. (L. S.)

(Zu Nr. 3814 b.) Vertrag zwischen Preußen und Hannover, betreffend die Ausführung der Eisenbahnen von Emden nach Münster und von der Köln-Mindener Eisenbahn über Osnabrück und Rheine bis zur Königlich Niederländischen Grenze. Vom 27. Januar 1852.

Zur Verhandlung über die Ausführung der im Vertrage vom 3. März 1846. verabredeten Eisenbahnen von Emden nach Münster und von der Köln-Mindener Eisenbahn in der Gegend von Löhne über Osnabrück bis zur Königlich Niederländischen Grenze sind

von Sr. Majestät dem Könige von Preußen:

Allerhöchst Ihr Geheimer Ober-Regierungsrath August Ludwig Freiherr von der Reck;

von Sr. Majestät dem Könige von Hannover:

Allerhöchst Ihr Geheimer Regierungsrath Dr. Carl Ferdinand Nieper,

zu Bevollmächtigten ernannt, welche unter dem Vorbehalte der Ratifikation den folgenden Vertrag abgeschlossen haben:

I. Eisenbahn von Emden nach Münster.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Hannoversche Regierung verpflichten sich, eine jede innerhalb ihres Gebiets die Eisenbahn von Emden über Rheine nach Münster zum Anschluß an die Münster-Hammer Eisenbahn herzustellen und für deren Vollendung innerhalb einer angemessenen Frist Sorge zu tragen.

Der Grenz-Uebergangspunkt soll durch beiderseitige Kommissarien näher ermittelt und in thunlichst kurzer Frist festgestellt werden.

Artikel 2.

Der von der Königlich Preußischen Regierung zu erbauende Bahnhof bei Rheine wird für die Dauer von einundzwanzig Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf den Eisenbahnen von Emden nach Münster, sowie von Rheine über Osnabrück nach Löhne und Minden an gerechnet, die gemeinsame Wechselstation für den Betrieb der beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen auf der Emden-Münsterschen Bahn bilden.

 Für

Für den gedachten Zeitraum wird der Königlich Hannoverschen Regierung die ausschließliche Benutzung der Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Rheine und der für den Hannoverschen Betrieb bestimmten Theile des Bahnhofs bei Rheine, ingleichen die Mitbenutzung der für beide Verwaltungen erforderlichen Theile dieses Bahnhofs eingeräumt.

Ein Jahr vor Ablauf der einundzwanzigjährigen Frist soll einer jeden der kontrahirenden Regierungen die einjährige Kündigung des ebengedachten Betriebsverhältnisses zustehen.

Artikel 3.

Das Projekt für die von der Königlich Preußischen Regierung zu bauende Bahnstrecke von Rheine bis zur Landesgrenze und für den Bahnhof bei Rheine wird nach vorgängiger Verhandlung zwischen den beiderseitigen Bauverwaltungen von der Königlich Preußischen Regierung festgestellt. Es wird dabei dem Bahnhofe bei Rheine der für einen zusammenhängenden Betrieb der Eisenbahnen zwischen Emden, Rheine, Münster, Osnabrück und Minden erforderliche Umfang, sowie die für einen solchen Betrieb erforderliche Einrichtung gegeben werden.

Nach Vollendung der gedachten Bahnstrecke und des Bahnhofs wird die Uebergabe der ersteren, sowie der für die Königlich Hannoversche Verwaltung bestimmten Theile des Bahnhofs durch Kommissarien der Königlich Preußischen Regierung an die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung stattfinden.

Artikel 4.

Von dem bei der Uebergabe näher zu bestimmenden Zeitpunkte an übernimmt die Königlich Hannoversche Regierung die gesammte Unterhaltung der mehrgedachten im Königlich Preußischen Gebiete belegenen Grenzstrecke mit allem Zubehör einschließlich der Erneuerung des Oberbaues, ingleichen die Unterhaltung der der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung zur ausschließlichen Benutzung überwiesenen Theile des Bahnhofs bei Rheine.

Die Unterhaltung der gemeinschaftlich zu benutzenden Theile dieses Bahnhofs besorgt dagegen die Königlich Preußische Regierung für gemeinschaftliche Rechnung.

Die Neubauten, welche erforderlich werden möchten, wird die Königlich Preußische Regierung ausführen. Die dadurch entstehenden Kosten treten dem Anlagekapital hinzu.

Artikel 5.

Die Königlich Hannoversche Regierung verpflichtet sich, für die Dauer dieses Vertrages das auf die fragliche Bahnstrecke sammt Zubehör, sowie auf die

die ihrer Eisenbahnverwaltung zur ausschließlichen Benutzung eingeräumten Theile des Bahnhofs aufzuwendende Anlagekapital dem ganzen Betrage nach, das Anlagekapital für die gemeinschaftlich benutzten Bahnhofsanlagen zur Hälfte zu verzinsen.

Artikel 6.

Die Verzinsung beginnt mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes hinsichtlich der bis zu diesem Zeitpunkte verwendeten Kosten, in Betreff der später hinzukommenden vom Tage der Verwendung. Die Zahlung erfolgt halbjährlich postnumerando an die von der Königlich Preußischen Regierung seiner Zeit näher zu bezeichnende Königlich Preußische Kasse.

Artikel 7.

Der Zinssatz ist in Ansehung der Kosten des Bahnhofs bei Rheine auf die ganze Dauer der Benutzung (vergl. Art. 2.), in Ansehung der Kosten der Bahnstrecke von Rheine bis zur Landesgrenze vorläufig auf die nächsten sechs Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, zu vier vom Hundert jährlich festgestellt.

Beiden hohen kontrahirenden Regierungen bleibt vorbehalten, nach Ablauf der sechsjährigen Frist nach Maaßgabe der in der Zwischenzeit über den Umfang des Verkehrs gemachten Erfahrungen eine anderweite Uebereinkunft über die Höhe der Vergütung für die Benutzung der oben gedachten Bahnstrecke zu beantragen. Diejenige Regierung, welche von dieser Befugniß Gebrauch machen will, wird darüber der andern spätestens sechs Monate vor Ablauf der Frist Mittheilung machen, widrigenfalls die zeitweilige Verabredung als auf fernere drei Jahre fortbestehend angesehen werden soll.

In Ermangelung einer Einigung über den ferneren Betrag der Vergütung wird derselbe durch schiedsrichterliche Entscheidung (vergl. Art. 31.) festgestellt werden.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird die Königlich Preußische Regierung durch Mittheilung der erforderlichen rechnungsmäßigen Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben des Betriebs in den Stand setzen, den Reinertrag der fraglichen Bahnstrecke zu beurtheilen. Beide Regierungen sind in dieser Beziehung darin einverstanden, daß der Königlich Preußischen Regierung als Eigenthümerin der Bahnstrecke der gesammte Reinertrag derselben zufließen soll.

Artikel 8.

Sobald das Benutzungsrecht der Königlich Hannoverschen Regierung aufhört, soll die im Artikel 2. bezeichnete Bahnstrecke nebst allem Zubehör an die Königlich Preußische Regierung in so gutem Zustande zurückgegeben werden, wie ein ordnungsmäßiger Bahnhaushalt solchen bedingt.

 II. Eisen=

II. Eisenbahn von Osnabrück nach Löhne.

Artikel 9.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der Königlich Hannoverschen Regierung die von Osnabrück zum Anschluß an die Köln = Mindener Eisenbahn für alleinige Rechnung der letztgedachten Regierung zu bauende Eisenbahn von der Königlich Hannoverschen Grenze über Bünde nach Löhne fortzuführen.

Die Osnabrück=Löhner Bahn soll gleichzeitig mit der Emden=Münsterschen vollendet werden.

Ueber die Speziallinie der Bahn im Königlich Preußischen Gebiete wird unter den beiden Regierungen eine Verständigung stattfinden.

Die Feststellung des Bauprojekts bleibt der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen.

Artikel 10.

Die Königlich Preußische Regierung überläßt der Königlich Hannoverschen Regierung für die Dauer ihres Eigenthums (Artikel 30.) den ausschließlichen Betrieb auf dem im Königlich Preußischen Gebiete belegenen Theile der Bahn.

Artikel 11.

Die Königlich Preußische Regierung gewährt der Königlich Hannoverschen Regierung behufs Herstellung einer unmittelbaren Verbindung der Osnabrück=Löhner mit der Hannover=Mindener Bahn auf die Dauer von einundzwanzig Jahren (vergl. Artikel 2.) eine Mitbenutzung der Köln=Mindener Eisenbahn vom Anschlußpunkte bei Löhne bis Minden, sowie die Herstellung der zu dem Ende erforderlichen, auf Kosten der Königlich Hannoverschen Regierung auszuführenden baulichen Anlagen auf und bei dem Bahnhofe zu Minden.

Ueber die Bedingungen der Mitbenutzung der gedachten Köln=Mindener Bahnstrecke wird ein besonderer Vertrag zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahndirektion und der Köln=Mindener Eisenbahngesellschaft abgeschlossen werden, dessen Genehmigung beiden kontrahirenden Regierungen vorbehalten bleibt.

Artikel 12.

Die Königlich Preußische Regierung wird ferner für denselben Zeitraum (Art. 11.) das durch den Staatsvertrag vom 4. Dezember 1845. über die Her=

Herstellung einer Eisenbahn von Hannover nach Minden festgestellte Verhältniß der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung zur Hannover-Mindener Eisenbahn, Ihrerseits nicht kündigen.

Artikel 13.

In Anerkennung der von Seiten der Königlich Preußischen Regierung gewährten Herstellung einer zusammenhängenden Eisenbahnverbindung zwischen den östlichen und westlichen Landestheilen Hannovers erklärt sich die Königlich Hannoversche Regierung bereit, alsbald in eine Verhandlung über die Sicherstellung von täglich zwei bis drei durchgehenden Zügen zwischen Berlin und Köln, in jeder Richtung, einzutreten.

Die Königlich Hannoversche Regierung macht sich für die Dauer der in den Artikeln 11. und 12. gemachten Zugeständnisse verbindlich, einen der durchgehenden Züge, in jeder Richtung, wie derselbe von der Königlich Preußischen Regierung für die Preußischen Bahnen festgestellt und demgemäß der Königlich Hannoverschen Bahnverwaltung zugeführt werden wird, ohne Aufenthalt und in entsprechender Fahrgeschwindigkeit weiter zu befördern. Bei Festsetzung des Fahrplans für diesen Zug wird die Königlich Preußische Regierung, soweit es derselben ohne Beeinträchtigung der vorherrschenden Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr sowohl für Deutschland als auch für die Verbindung nach und von außerdeutschen Staatsgebieten zulässig erscheint, die besonderen Verkehrsinteressen der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung mitberücksichtigen.

Bei der einer gemeinschaftlichen Verständigung unterliegenden Festsetzung des zweiten und beziehungsweise dritten durchgehenden Zuges werden die hohen kontrahirenden Regierungen dahin sehen, daß die Regelung der Fahrten auf eine dem Zweck möglichst entsprechende Weise geschieht und dabei die allgemeinen und besonderen Verkehrsinteressen auf jede zulässige Weise gegenseitig berücksichtigen.

III. Eisenbahn von Osnabrück nach Rheine und von dort bis zur Königlich Niederländischen Grenze.

Artikel 14.

Die Königlich Hannoversche Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung die von Rheine ab über Ibbenbühren bis zur Landesgrenze zu bauende Eisenbahn von dieser Grenze bis nach Osnabrück und zwar bis zu dem bei dieser Stadt von der Königlich Hannoverschen Regierung für deren Rechnung zu errichtenden Bahnhofe fortzuführen. Die Königlich Preußische Regierung wird die Rheine-Osnabrücker Eisenbahn gleichzeitig mit den unter I. und II. genannten Eisenbahnen zur Ausführung bringen.

 Die

Die Feststellung der Spezziallinie für diese Eisenbahn im Königlich Hannoverschen Gebiete bleibt unbeschadet des im Vertrage vom 3. März 1846. über die Richtung ausgesprochenen Grundsatzes der weiteren Verständigung unter den kontrahirenden Regierungen vorbehalten. Es wird jedoch auf Annäherung der Bahnlinie an den bei Osnabrück belegenen Piesberg Bedacht genommen werden.

Das Bauprojekt für die Rheine-Osnabrücker Bahn wird nach vorgängiger Verhandlung zwischen den beiderseitigen Bauverwaltungen von der Königlich Preußischen Regierung festgesetzt.

Artikel 15.

Die Königlich Preußische Regierung räumt der Königlich Hannoverschen Regierung für die Dauer von einundzwanzig Jahren (vergl. Artikel 2.) die ausschließliche Benutzung der Rheine-Osnabrücker Eisenbahn ein.

Artikel 16.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird dagegen innerhalb der vertragsmäßigen Frist für die Dauer der ihr eingeräumten ausschließlichen Benutzung der Rheine-Osnabrücker Bahn (vergleiche Artikel 15.) eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Lingen und Osnabrück nicht herstellen.

Artikel 17.

Für die Zeit der ausschließlichen Benutzung der Rheine-Osnabrücker Eisenbahn Seitens der Königlich Hannoverschen Regierung sollen folgende Bestimmungen gelten:

1) Von dem bei Uebergabe der Bahn an die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung näher zu bestimmenden Zeitpunkte ab übernimmt die Königlich Hannoversche Regierung in dem Artikel 4. wegen der Bahnstrecke von Rheine bis zur Landesgrenze näher bezeichneten Umfange die gesammte Unterhaltung der Bahn nebst allem Zubehör auf ihre alleinige Kosten.

   In Ansehung der etwa erforderlichen Neubauten kommt die betreffende Bestimmung im Artikel 4. zur Anwendung.

2) Die Königlich Hannoversche Regierung verpflichtet sich, das auf die Bahn sammt Zubehör verwendete Anlagekapital seiner ganzen Höhe nach mindestens zu vier Prozent jährlich zu verzinsen und damit vom Tage der Betriebseröffnung hinsichtlich der bis dahin verwendeten Kosten, hinsichtlich der später hinzukommenden vom Tage der Verwendung, zu beginnen.

   Die Zahlung erfolgt halbjährig postnumerando an die zu seiner Zeit von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Preußische Kasse.

Der Zinssatz ist für die nächsten sechs Jahre, von der Betriebs-eröffnung an gerechnet, zu vier Prozent jährlich festgesetzt.

Da der gesammte Reinertrag auch dieser Bahn der Königlich Preußischen Regierung zufließen soll, so wird derselben die Befugniß eingeräumt, sechs Monate vor dem Ablaufe des sechsjährigen Zeitraums eine Erhöhung des Zinssatzes nach Maaßgabe des durchschnittlichen Reinertrages der Bahn während der letzten zwei Jahre zu beantragen.

Zur Beurtheilung des Reinertrages wird die Königlich Hannoversche Regierung der Königlich Preußischen Regierung die erforderlichen rechnungsmäßigen Nachweisungen über die Einnahme und Ausgabe des Betriebes mittheilen.

Die fernere Höhe des Zinssatzes wird auf Zeiträume von je drei Jahren in Ermangelung einer Einigung schiedsrichterlich festgestellt werden (vergl. Artikel 31.).

Andererseits steht auch der Königlich Hannoverschen Regierung das Recht zu, nach etwa eingetretener Erhöhung des Zinssatzes über vier Prozent von je drei zu drei Jahren auf Herabsetzung anzutragen, beziehungsweise diese Herabsetzung in der oben festgestellten Weise zu erwirken.

3) Die Königlich Hannoversche Regierung verpflichtet sich, die Fahr- und Frachtpreise auf der Rheine-Osnabrücker Bahn denjenigen auch der übrigen Strecken der Westbahn gleichzustellen.

Hinsichtlich der Frachtpreise für Kohlen und Koaks ist jedoch besonders verabredet, daß diese für die Kohlen auf der Rheine-Osnabrücker Bahn nicht höher als zu einem und drei Viertel, für die Koaks aber nicht höher als zu zwei Preußischen Pfennigen für den Zollzentner auf die Meile festgestellt werden sollen.

Wenn die ausschließliche Benutzung der Rheine-Osnabrücker Eisenbahn von Seiten der Königlich Hannoverschen Regierung aufhört, so muß die Bahn nebst allem Zubehör an die Königlich Preußische Regierung in so gutem Zustande zurückgegeben werden, wie ein ordnungsmäßiger Bahnhaushalt solchen erfordert.

Artikel 18.

Sobald nach Sicherung einer Anschlußbahn im Königlich Niederländischen Gebiete zur westlichen Verlängerung der Rheine-Osnabrücker Bahn durch die Königlich Hannoversche Grafschaft Bentheim geschritten werden soll, wird die Königlich Preußische Regierung die Bahnstrecke von Rheine bis zur Landesgrenze und die Königlich Hannoversche Regierung das in der Königlich Hannoverschen Grafschaft Bentheim belegene Stück der Bahn auf ihre Kosten herstellen. Die Königlich Hannoversche Regierung wird der Königlich Preußischen Regierung auf der in der Grafschaft Bentheim belegenen Strecke den ausschließlichen Betrieb auf diejenige Reihe von Jahren überlassen, während welcher

cher Hannover den ausschließlichen Betrieb auf der Rheine-Osnabrücker Bahn haben wird.

Ueber die Bedingungen der Betriebsüberlassung bleibt eintretenden Falls weitere Verabredung vorbehalten. Sie sollen jedoch für die Königlich Hannoversche Regierung nicht ungünstiger sein, als die von dieser für die Strecke von Rheine bis zur Grenze in der Richtung auf Lingen gewährten.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet sich, die Fahr- und Frachtpreise auf der Rheine-Niederländischen Eisenbahn denjenigen auf der Staatsbahn in Westphalen gleichzustellen.

IV. Gemeinschaftliche Bestimmungen.

Artikel 19.

Dem Bahnkörper der nach Maaßgabe dieses Vertrages zu bauenden Eisenbahnen soll sogleich die für ein doppeltes Schienengeleis erforderliche Breite gegeben werden. Ueber die Legung des zweiten Geleises bleibt bei eintretendem Bedürfniß eine weitere Verständigung unter den kontrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 20.

In Ansehung der Grunderwerbung zur planmäßigen Ausführung der von der einen Regierung im Gebiete der andern auszuführenden Eisenbahnen nebst den dazu gehörigen Anlagen, sowie der erforderlichen Benutzung und Belastung fremden Grundeigenthums sollen die in dem bezüglichen Staatsgebiete über die Expropriation für Eisenbahnanlagen geltenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen.

Ueber die in Folge des Baues der Eisenbahn auszuführenden Wege-, Vorfluth- und Wasserbau-Anlagen steht die Entscheidung den in dem betreffenden Staatsgebiet kompetenten Behörden zu. In Ermangelung gesetzlicher Bestimmungen sollen in dieser Beziehung die für die eigenen Eisenbahnbauten der betreffenden Regierung beobachteten Grundsätze zur Anwendung kommen.

Artikel 21.

Nach Vollendung des Baues der von der einen Regierung im Gebiete der anderen auszuführenden Eisenbahnen wird gegenseitig eine Nachweisung über die im fremden Gebiete aufgewendeten Baukosten und ein vollständiger Plan der ganzen Bahnanlage mitgetheilt.

Der Eröffnung des Betriebes soll eine Revision der Bahn nebst Zubehör durch beiderseitige Kommissarien vorhergehen.

Ar-

Artikel 22.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der unter I. bis III. erwähnten Eisenbahnen einer jeden Regierung in ihrem Gebiete ausschließlich vorbehalten. Die zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher diejenigen des Staats sein, in dessen Gebiet die betreffende Bahnstrecke belegen ist. Verbrechen und Vergehen, welche zu der Bahnanlage oder dem Transport auf der Bahn Beziehung haben, sollen von den betreffenden Landesbehörden untersucht und nach den betreffenden Landesgesetzen beurtheilt werden.

Gesetzliche Bestimmungen, welche vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet, in Beziehung auf Eisenbahn-Unternehmungen von einer der hohen kontrahirenden Regierungen erlassen werden, sollen jedoch für die fraglichen Eisenbahnen, so lange sie im Eigenthume oder im Betriebe der anderen Regierung sich befinden, ohne vorherige Verständigung keine Anwendung haben.

Artikel 23.

Die Feststellung der Fahrzeiten und der Transportpreise soll, insofern der Vertrag keine besondere Bestimmungen in dieser Beziehung enthält, derjenigen Regierung zustehen, welche den Betrieb auf der fraglichen Strecke ausübt, unbeschadet jedoch der durch die Art. 4., 5. und 7. des Vertrages vom 3. März 1846. übernommenen Verpflichtungen.

Ueber die Fahrten auf der Köln-Mindener Eisenbahn zwischen Minden und Löhne wird sich die Königlich Hannoversche Regierung mit der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft verständigen.

Artikel 24.

Die Bahnpolizei-Ordnungen werden von jeder Regierung für ihr Gebiet nach vorgängiger Verständigung mit der den Betrieb führenden Regierung erlassen.

Die bahnpolizeiliche Aufsicht wird dagegen die den Betrieb führende Regierung in dem Gebiete des andern Staats durch ihre Eisenbahnbeamten in demselben Umfange, wie im eigenen Gebiete ausüben lassen. Auf der Bahnstrecke, worauf ein konkurrenter Betrieb stattfindet, wird die bahnpolizeiliche Aufsicht von derjenigen Verwaltung gehandhabt, welche Eigenthümerin der Bahn ist.

Die von einer der kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel sollen ohne weitere Revision im Gebiete der anderen zugelassen werden.

 Ar-

Artikel 25.

Unterthanen der einen Regierung, welche diese beim Betriebe einer der Bahnstrecken im Gebiete der anderen Regierung anstellen wird, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes. Die Stellen der Lokalbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Erhebungs- und Telegraphenbeamten, sollen jedoch mit Angehörigen des Staats besetzt werden, in dessen Gebiete die Bahn liegt.

Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung, rücksichtlich der Disziplin nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staats, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel 26.

Die hohen kontrahirenden Regierungen sind darin einverstanden, daß die Betriebsverwaltungen für die in dem Gebiete der anderen Regierung gebauten, beziehungsweise in Betrieb genommenen Bahnstrecken, wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder des Betriebs gegen sie erhoben werden, der Entscheidung der zuständigen Gerichtshöfe des Landes, in welchem die Bahn belegen ist, sich zu unterwerfen haben.

Artikel 27.

Der Betrieb auf den bezüglichen Bahnen darf, so lange diese im Eigenthume, beziehungsweise im Betriebe der anderen Regierung sich befinden, mit einer Gewerbesteuer oder ähnlichen öffentlichen Abgabe nicht belegt werden.

Rücksichtlich der Grundsteuer ist verabredet, daß die Schienenwege der von einer der kontrahirenden Regierungen in dem Gebiete der andern gebauten, beziehungsweise in Betrieb genommenen Eisenbahnen von der Grundsteuer befreit bleiben sollen.

Artikel 28.

Die Königlich Hannoversche Regierung ist bei Ausübung des Eisenbahnbetriebes auf den Preußischen Landesgebietsstrecken der Eisenbahn zwischen Minden und Emden

1) in Ansehung des Postzwanges für Versendungen zwar denjenigen Beschränkungen unterworfen, welche aus den in den betreffenden Preußischen Gebietstheilen geltenden Gesetzen folgen. Dieselbe soll jedoch berechtigt sein:

   a) Päckereien und Gelder von einem Hannoverschen Landestheile nach dem andern Hannoverschen Landestheile ohne Umladung durch das Preu-

Preußische Gebiet durchzuführen, soweit solche nach den im Königreiche Hannover selbst geltenden Vorschriften nicht dem ausschließlichen Transport durch die Post vorbehalten sind, und

b) die Eisenbahndienst-Korrespondenz, sowie die Sendung von Akten, Drucksachen und Geldern in Dienstangelegenheiten der Königlichen Eisenbahnverwaltung durch die eigenen Beamten derselben mit befördern zu lassen, zu welchem Behufe dergleichen Schreiben oder die Begleitbriefe zu dergleichen Sendungen mit dem Eisenbahn-Dienstsiegel bedruckt oder verschlossen und mit dem Rubrum „Eisenbahn-Dienstsache" versehen sein müssen;

2) der Preußischen Postverwaltung gegenüber zu den Leistungen verpflichtet, welche das Preußische Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. im §. 36. sub 2., 3. und 5. bestimmt, nämlich zu dem unentgeltlichen Transport:

a) der Briefe, Gelder und der sonstigen dem Postzwange unterworfenen Güter,

b) derjenigen Postwagen (und Postbediente), welche nöthig sind, um die der Post anvertraueten Güter zu befördern, und

c) der mit Postfreipässen versehenen Personen, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

Die Königlich Preußische Regierung ist, bei Ausübung des Eisenbahnbetriebes auf Hannoverschen Gebietsstrecken, den Eisenbahnen zwischen Rheine und Osnabrück, sowie zwischen Rheine und den Niederlanden,

1) in Ansehung des Postzwanges denjenigen Beschränkungen unterworfen, welche aus den allgemeinen Bestimmungen über das Verhältniß der Eisenbahnen zu den Posten im Königreiche Hannover folgen, jedoch erleidet dieses in gleichem Maaße, wie oben festgesetzt ist, eine Ausnahme bezüglich der dienstlichen Sendungen der Eisenbahnverwaltung;

2) der Hannoverschen Postverwaltung gegenüber zu den Leistungen verpflichtet, welche die vorgedachten Bestimmungen mit sich bringen, nämlich zu dem unentgeltlichen Transporte der Brief- und Fahrpost-Sendungen, und der dieselben begleitenden Postbedienten, sowie zu unentgeltlicher Stellung der dazu erforderlichen Behältnisse oder Wagen; wogegen die Hannoversche Posttaxe auf der betreffenden Eisenbahnlinie nicht unter das Doppelte der Eisenbahn-Eilfrachttaxe herabgesetzt werden darf.

Sollte die eine oder die andere Regierung die Bestimmungen über die den Eisenbahnverwaltungen den Postverwaltungen gegenüber, nach Obigem obliegenden Leistungen abändern oder ergänzen, so werden beide Regierungen sich darüber näher verständigen, in wieweit dergleichen Abänderungen oder Ergänzungen auf das vorliegende Verhältniß in Anwendung zu bringen sein werden.

Artikel 29.

Die Königlich Preußische Regierung sichert den Hannoverschen Briefpost- und Fahrpost-Gegenständen auf den in Preußen belegenen Strecken der Eisenbahnen, von deren Anlegung der gegenwärtige Vertrag handelt, und die Königlich Hannoversche Regierung ebenso den Preußischen Briefpost- und Fahrpost-Gegenständen auf den im Königlich Hannoverschen Gebiete belegenen Strecken dieser Bahnen den ungehinderten Transit auf so lange, als die betreffenden Bahnen bestehen werden, mit folgenden näheren Bestimmungen zu:

1) das Transitrecht kann beiderseits ausgeübt werden mittelst eigener Eisenbahnpostwagen oder für die Post bestimmter Wagenräume unter Begleitung der eigenen Beamten der Verwaltung oder durch Ueberweisung der geschlossenen Beutel und der dazu gehörigen Poststücke an die andere Verwaltung;

2) die Festsetzung der Transitvergütung und der näheren Anordnungen für den Transit bleibt der Verständigung zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen vorbehalten. Was jedoch die Vergütung für die etwaige Durchführung eines Preußischen Eisenbahn-Postwagens über im Königlich Hannoverschen Gebiete belegene Bahnstrecken anbetrifft, so wird hierdurch Königlich Hannoverscher Seits zugesichert, daß dieselbe in keinem Falle höher bemessen werden soll, als verhältnißmäßig mit Rücksicht auf den Umfang des Wagens und auf die Beförderungsstrecke für Durchführung des Preußischen Eisenbahn-Postwagens über die Hannoversche Strecke der Magdeburg-Mindener Eisenbahn von der Preußischen Postverwaltung zu derselben Zeit entrichtet wird.

Artikel 30.

Einer jeden der beiden hohen kontrahirenden Regierungen steht frei, nach Ablauf eines Zeitraums von ein und zwanzig Jahren vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet, die in ihrem Gebiete belegenen, von der andern Regierung gebaueten Bahnstrecken käuflich zu erwerben.

Diejenige Regierung, welche von dieser Befugniß Gebrauch machen will, wird der anderen Regierung davon ein Jahr zuvor Anzeige machen.

Das Eigenthum soll gegen Zurückvergütung der gesammten Anlagekosten, jedoch nach Abzug des Minderwerths der einer Abnutzung unterworfenen Theile erworben werden.

Wegen gegenseitiger Benutzung der Bahnstrecke wird sodann eine weitere Verabredung eintreten. Beide hohe kontrahirende Regierungen sind übrigens darüber einverstanden, daß ungeachtet einer Aenderung in den Eigenthums-Verhältnissen der hier fraglichen Eisenbahnen nie eine Unterbrechung des Betriebes auf denselben, beziehungsweise ihrer Verbindung mit dem übrigen Deutschen Eisenbahnnetze eintreten soll.

Ar-

Artikel 31.

Zur schiedsrichterlichen Entscheidung sollen außer den in diesem Vertrage besonders erwähnten Punkten auch sonstige aus diesem Vertrage entstehende Streitigkeiten verstellt werden.

Jede der hohen kontrahirenden Regierungen wird dazu einen unpartheiischen Schiedsmann ernennen.

Die beiden Schiedsmänner haben vor dem Eintritt in die Verhandlung einen Dritten sich beizuordnen.

Findet über die Person dieses Dritten eine Einigung nicht statt, so soll unter den von den ernannten Schiedsrichtern vorgeschlagenen Personen das Loos entscheiden. Die Entscheidung des Streitpunkts erfolgt sodann nach Stimmenmehrheit unter Ausschluß jedes weiteren Rechtsmittels.

Artikel 32.

Die Ratifikationen dieses Vertrages sollen binnen sechs Wochen ausgewechselt werden.

So geschehen und vollzogen Hannover, den 27. Januar 1852.

August Ludwig v. d. Reck. (L. S.)

Carl Ferdinand Nieper, Dr. (L. S.)

(Nr. 3815.) Allerhöchster Erlaß vom 30. Juli 1853., betreffend den Bau der Osnabrück-Löhner Eisenbahn im Bereiche des Preußischen Staatsgebiets.

Mit Rücksicht auf den mit der Königlich Hannoverschen Regierung unterm 27. Januar 1852. abgeschlossenen Staatsvertrag, nach welchem der gedachten Regierung der Bau und Betrieb der in das diesseitige Gebiet fallenden Strecke der Eisenbahn von Osnabrück über Bünde nach Löhne zum Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn überlassen worden ist, will Ich nach Ihrem Antrage vom 15. Juli d. J. den Angriff des Baues der Osnabrück-Löhner Eisenbahn im diesseitigen Staatsgebiete gestatten, auch für die nach Maaßgabe der desfallsigen Bestimmungen des Staatsvertrages zu vereinbarende Spezziallinie das Recht zur Expropriation, beziehungsweise zur vorübergehenden Nutzung der zum Bau der Bahn nebst Zubehör erforderlichen Grundstücke nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838. §§. 8—20. hierdurch ertheilen.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 30. Juli 1853.

Friedrich Wilhelm.

Für den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten:
v. Pommer Esche.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)